

**HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING
MELAKUKAN LINTAS DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA**

JURNAL

Disusun dan Diajukan untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh Gelar

Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum

Universitas Sumatera Utara

Oleh:

VIVI MARBUN

NIM: 110200468

DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL



FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS SUMATERA UTARA

MEDAN

2015

HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING MELAKUKAN LINTAS DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Vivi Marbun*

Dr. Chairul Bariah, S.H., M.Hum**

Arif, S.H., MH***

ABSTRAKSI

Indonesia adalah Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia. Karena sifatnya yang terbuka, maka laut juga dianggap sebagai Warisan Bersama Umat Manusia, sehingga hampir setiap negara merasa berhak untuk melintasi dan memanfaatkan lautan bagi kepentingannya. Asumsi tersebut tentu dapat menjadi sumber konflik yang potensial apabila tidak diatur melalui perangkat hukum laut internasional yang mengatur antara hak dan kewajiban setiap negara berkaitan dengan perlintasan melalui laut, karena berkaitan dengan keamanan dan kedaulatan sebuah negara.

Permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini adalah bagaimana Pengaturan Alur Laut Kepulauan Indonesia berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS), Hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing melakukan lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia dan bagaimana potensi ancaman akibat diterapkannya Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Metode penelitian yang dipakai untuk menyusun skripsi ini adalah penelitian kepustakaan, yaitu dengan mengumpulkan bahan – bahan dari buku, jurnal, internet, instrumen hukum internasional dan hasil tulisan ilmiah lainnya yang erat kaitannya dengan maksud dan tujuan dari penyusunan karya ilmiah ini.

Indonesia telah mengimplementasikan hak lintas kapal dan pesawat udara asing melalui PP N0 37 Tahun 2002. Secara umum Ketentuan tersebut merupakan penjabaran ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang di dalamnya ada beberapa hal yang perlu disesuaikan dan diatur lebih lengkap. Dengan kondisi geografis Indonesia yang memiliki perairan luas serta berdekatan dengan wilayah perbatasan tetangga, berimplikasi kepada mudahnya wilayah tersebut untuk dimanfaatkan untuk tindakan pelanggaran hukum sekaligus untuk melarikan diri. Kemudian, selain memiliki letak yang strategis sebagai penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, kawasan di sekitar alur laut kepulauan II menyimpan potensi sumber daya alam yang melimpah sehingga wilayah tersebut rawan terhadap terjadinya berbagai tindak pelanggaran hukum maupun pelanggaran wilayah kedaulatan yang dapat mengancam integritas Nusantara.

Kata kunci: kapal dan pesawat udara asing, lintas, ALKI

* Mahasiswa Fakultas Hukum USU

** Dosen Pembimbing I

*** Dosen Pembimbing II

HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING MELAKUKAN LINTAS DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

Vivi Marbun*

Dr. Chairul Bariah, S.H., M.Hum**

Arif, S.H., MH***

ABSTRACT

Indonesia is the largest archipelago in the world. Because the characteristic is available, the sea is also considered as the Common Heritage of Mankind. Almost every country has the right to pass and utilizing ocean for their own. The assumption of course can be a source of potential conflict if arranged through the international marine law which regulates the rights and obligations of each country related to the crossing by the sea, as it relates to security and sovereignty of country .

The issues was discussed in this paper is How the regulation Indonesian archipelagic sea lanes by United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS), The rights and obligatons of foreign ship and aircraft to cross in Indonesian archipelagic sea lanes and How the potential threat effect of the imposition Indonesian archipelagic sea lanes .

The research method used in this paper is normative legal research method, by the collecting the materials from books, journals, internet, international law instruments and another scientific paper which in line with the purpose of the accomplishment of this paper.

Indonesian has implemented a right of passage of foreign ships and aircraft through PP N0 37 Tahun 2002. In generally these provisions are translation the provisions by United Nations Conventions on the Law of the Law 1982. In which there are some things that need to be adjusted and regulated fuller. The geographical conditions that Indonesian has vast waters and within the neighboring border region, The implications to easy for the region to be used for illegal acts at the same time to escape. Then, in addition to having a strategic location as a link of the indian ocean and the pacific ocean. The areas surrounding archipelagic sea lanes II saving potential of natural resources are abundant so that the region is prone to the occurrence of various violation of the territorial sovereignty that could threaten the integrity of the archipelago.

Key words: ship dan foreign aircraf, traffic, ALKI

* Mahasiswa Fakultas Hukum USU

** Dosen Pembimbing I

*** Dosen Pembimbing II

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia. Indonesia memiliki panjang garis pantai 95.181 km, memiliki 17508 pulau.¹ Sejarah perkembangan bangsa Indonesia telah menunjukkan, bahwa inti kejayaan negara kepulauan Nusantara ini adalah integritas Nusantara sebagai satu kesatuan dan kekuatan yang bulat dan utuh dalam semua aspek kehidupan. Hanya kekuasaan yang mampu menegakkan dan mempertahankan integritas Nusantara yang dapat berjaya di kepulauan Nusantara, seperti yang ditunjukkan oleh Kemaharajaan Sriwijaya dan Majapahit di masa lalu dan oleh NKRI di masa sekarang.² Untuk menjamin perlindungan dan kesatuan wilayah Nusantara, maka pemerintah Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957 telah mendeklarasikan Konsepsi Nusantara melalui Pengumuman Pemerintah RI yang dikenal dengan “Deklarasi DDjuanda”.³ Melalui Deklarasi Djuanda tersebut, disamping mengubah cara penarikan garis pangkal lurus, pemerintah Indonesia juga telah mengubah lebar laut territorial Indonesia yang tadinya 3 mil laut menjadi 12 mil laut.⁴

PEMBAHASAN

A. PENGATURAN ALUR LAUT KEPULAUAN BERDASARKAN UNCLOS 1982

1. Negara Kepulauan

i. Lahirnya Konsepsi Negara Kepulauan

Bangsa Indonesia menganut Wawasan Nusantara dalam upaya peningkatan kesejahteraan dan keamanannya, sehingga diperoleh ketahanan nasional yang mantap yang juga akan berarti semakin kokohnya posisi kekuasaan Indonesia dalam hubungan internasional.⁵ Selanjutnya, Wilayah Replubik

¹ Tentang jumlah pulau Indonesia banyak data dari berbagai lembaga yang masing-masing berbeda, misal Kementerian Luar Negari 17.508, Kemendagri 17.504 dan terakhir data TNI AL jumlah pulau Indonesia adalah 17.499 baik bernama maupun tidak bernama dalam proses toponimi.

² Wahyono S, Kusumoprojo, *Beberapa Pikiran Tentang Kekuatan dan Pertahanan di Laut*, (Jakarta: Surya Indah, 1979), hal. 85.

³ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara Pada Konferensi Hukum Laut Ke-III*, (Jakarta: PT Alumni, 2003), hal. 1. Menurutnya, konsepsi Nusantara pada awalnya kalau dilihat dari sudut hukum pada hakekatnya merupakan tindakan sepihak Indonesia untuk mewujudkan suatu konsepsi atau buah pikiran dalam bidang hukum laut agar menjadi kenyataan.

⁴ Lihat penjelasan *Undang-undang RI Nomor 17 tahun 1985*, ini berarti perairan yang dahulu merupakan bagian dari Laut Lepas menjadi Perairan Kepulauan dan menjadi wilayah Perairan Indonesia. Lihat juga, Hasjim Djalal, *Masa Depan Indonesia Sebagai Negara Kesatuan : Ditinjau dari Hukum Laut dan Kelautan*, Makalah Seminar, Jakarta, 2000, hal. 9. Perubahan status hukum Perairan Indonesia tersebut, juga membawa perubahan terhadap keseluruhan luas wilayah perairan Indonesia dari kira-kira 2.027.080 juta km² pada tahun 1945 menjadi kira-kira 5.193.250 juta km² dan kawasan alam kekayaan Indonesia tidak hanya perairan Nusantara dan Laut Wilayah tetapi juga dengan ZEE dan landas Kontinen sampai kira-kira 3 juta km² lagi, yang dengan demikian membuat seluruh kawasan kekayaan alam Indonesia menjadi kira-kira 8 juta km², atau kira-kira 4 kali lipat dari kawasan kekayaan alam Indonesia pada waktu proklamasi tanggal 17 Agustus 1945.

⁵ Adi Sumardiman dkk., *Wawasan Nusantara*, Jakarta: Yayasan Harapan Nusantara, 1982, hal. 24.

Indonesia merupakan paduan tunggal yang tidak dapat dipisah-pisahkan antara daratan dan lautan serta udara di atasnya. Konsepsi baru ini kemudian diperkokoh dengan Undang-undang No. 4 Prp. 1960. Jadi, ketentuan pokok Undang-undang No. 4 tahun 1960, ialah cara penarikan garis dasar yang sama sekali berlainan dengan cara tradisional.

ii. Status Hukum Negara Kepulauan

Ketentuan Pasal 46 Konvensi Hukum Laut 1982 menetapkan definisi Negara Kepulauan dan Kepulauan, sebagai berikut :

- a. “Negara Kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;
- b. “kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termaksud bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnyanya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sedemikian.⁶ Istilah Negara kepulauan (*archipelago state*) telah dikenal sebelum Konvensi Hukum Laut 1982.⁷ Tetapi konsepsi Negara kepulauan sebagai kaidah hukum laut internasional yang baru dan mendapatkan pengakuan dari masyarakat internasional, baru muncul setelah di tandatanganinya Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jarnaica.⁸

iii. Kedaulatan Negara Kepulauan di Perairan Kepulauan

Pengertian kedaulatan Negara atas perairan tidak sama dengan kedaulatan Negara atas daratannya yaitu karena adanya pasal-pasal lain yang berisi ketentuan-ketentuan yang mengharuskan dihormatinya hak-hak yang ada dan kepentingan yang sah dari Negara-negara lain yang berkepentingan terhadap Negara kepulauan ini. Adapun ketentuan-ketentuan dari bab ini, yang secara praktis merupakan pembatasan terhadap kedaulatan Negara kepulauan itu adalah⁹:

- a. Ketentuan tentang keharusan menghormati hak-hak dan kepentingan-kepentingan yang sah (*the existing rights and legitimate interests*) dari Negara-negara tetangga yang berbatasan.¹⁰
- b. Ketentuan yang berkenaan dengan penghormatan atas persetujuan-persetujuan yang ada dengan Negara-negara lain, pengakuan hak-hak perikanan tradisional dan kegiatan-kegiatan yang sah lainnya dari Negara-negara tetangga yang berdekatan serta kabel-kabel dasar laut yang ada.¹¹

⁶Pasal 46 KHL 1982.

⁷Lihat, Ali Nur, *Azas Negara Kepulauan dan Konsekuensinya terhadap Aktualisasi Pengakuan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, Taskap Kursus Singkat Angkatan VI, Jakarta : Lembacas, 1996, hal, 12, Istilah *Archipelagic* berasal dari istilah Bahasa Italia *archipelagos*, *arci* artinya penting atau terutama sedangkan *pelagos* artinya laut atau wilayah lautan. Sebelum istilah *archipelagos* tersebut lahir, naskah remi perjanjian antara Replubik Vonezza dan Raja Micael Palnelogus pada tahun 1268 mengenalnya sebagai “*Aigaius Pelagos*” yang berarti laut *Aigaia* yang dianggap sebagai laut terpenting, Dalam perkembangan selanjutnya pulau-pulau yang ada di dalam laut *Aigaia* dinamakan; *Arc (h) ilago*”, yang mengandung arti wilayah lautan dengan pulau-pulau di dalamnya.

⁸Atje Misbach, *op. cit*, hlm. 95.

⁹Atje Misbach, *loc. cit*.

¹⁰Pasal 47 ayat (6) KHL 1982.

¹¹Pasal 51 KHL 1982.

- c. Ketentuan tentang hak lintas damai.¹²
- d. Ketentuan tentang hak lintas melalui alur-alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*).¹³
- e. Ketentuan yang berkenaan dengan larangan untuk menghalangi pelayaran melalui alur-alur laut nusantara.¹⁴

iv. Pengakuan Memperoleh Pengakuan Internasional atas Azas-Azas Negara Kepulauan.

Dengan Menghadapi Tantangan dari berbagai Negara maritim besar dan melawan hukum kebiasaan internasional (*customary internasional law*), Indonesia seperempat abad lamanya berjuang melalui saluran diplomasi untuk memperoleh pengakuan internasional atas “Azas-azas Negara Kepulauan (*archipelagic state principles*)”, azas-azas yang sangat penting artinya bagi bagi Indonesia dalam mewujudkan Wawasan Nusantara. Perjuangan itu dilaksanakan sejak dimaklumatkannya Pengumuman Pemerintah mengenai Wilayah Perairan Negara Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957 sampai akhirnya azas-azas tersebut diakui oleh masyarakat internasional dengan menampungnya di dalam Konvensi Peserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut yang ditandatangani pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica.

Konvensi ini kemudian diratifikasi oleh Indonesia dan menjadi Undang-undang No. 17 Tahun 1985.

2. Masalah Alur-Alur Kepulauan

Pada intinya permasalahan mengenai penentuan alur-alur kepulauan ini timbul dari dua pandangan (*school of thought*) yang berbeda. Pandangan pertama menilai bahwa karena sejarah perkembangan bangsanya dan keunikan bentuk geografis wilayahnya, maka negara kepulauan berdaulat secara mutlak di wilayah perairan tersebut. Kapal-kapal asing memang dibenarkan untuk berlayar di sana, namun hal itu semata-mata merupakan “*Preveliges*” yang diberikan oleh negara kepulauan. Undang-undang No. 4/PRP tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962 didasarkan pada pandangan ini.

Pandangan kedua berpendapat bahwa perairan tersebut pada mulanya adalah laut bebas dimana prinsip kebebasan berlayar berlaku dengan mutlak. Diperkenalkannya negara kepulauan untuk menarik batas wilayah perairannya secara khusus merupakan hak yang bersifat “*optional*” yang diberikan masyarakat internasional kepada negara kepulauan.¹⁵

¹²Pasal 52 KHL 1982

¹³Pasal 53 KHL 1982

¹⁴Pasal 44 KHL 1982

¹⁵Walaupun terdapat suatu negara yang memenuhi kriteria yang sudah ditentukan, namun negara itu tidak secara otomatis menjadi negara kepulauan. Negara itu baru menjadi negara kepulauan jika menerapkan pasal 47 ayat 1 Konvensi HukumLaut 1982. Perumusan pasal ini bersifat “*optional*” karena menggunakan kata “*may*”. Sebagai contoh Inggris dan Jepang secara geografis memenuhi persyaratan yang ada. Namun karena mereka tidak ingin menerapkan pasal 47 itu, maka mereka tidak dapat dikatakan sebagai negara kepulauan, Lihat “*Law of the Sea Commentary Project*”. Supra 5, hal. Part IV/8.

3. Penerapan ALKI pada Perairan Indonesia

Sebagai negara kepulauan, perairan Indonesia dapat merupakan jalur pelayaran untuk menghubungkan wilayah-wilayah antara keua samudera (Samudera Indonesia dan Samudera Pasifik) dan kedua benua (Benua Asia dan Benua Australia) pada jalur-jalur tertentu.¹⁶

Setelah peratifikasian Konvensi Hukum Laut 1982 melalui UU No. 17 Tahun 1985 tanggal 3 Desember 1985, maka Indonesia mulai memikirkan dan berusaha untuk menetapkan alur-alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) melalui perairan nusantara Indonesia.¹⁷ Penetapan ALKI harus sesuai dengan konsep yang terdapat pada Konvensi Hukum Laut 1982,¹⁸ dimana “*all ships and aircrafts*” memperoleh “*right of archipelagic sea lanes passage*”.

B. HAK DAN KEWAJIBAN KAPAL DAN PESAWAT UDARA ASING MELAKUKAN LINTAS DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

1. Implementasi Konvensi Hukum Laut 1982 Dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Undang-undang ini merupakan pengganti dari Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 4 Tahun 1960 yang dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan rezim negara kepulauan sebagaimana dimuat dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982. Sesuai dengan ketentuan Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 49 Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 4 Undang-undang No. 6 Tahun 1996 menetapkan bahwa kedaulatan Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi Laut Territorial, Perairan Kepulauan, dan Perairan Pedalaman serta ruang Udara di atasnya serta Dasar laut dan tanah di bawahnya, serta seluruh sumber-sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan hak lintas damai dimuat dalam Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal

¹⁶Jalur pelayaran pada saat ini yang melalui perairan Indonesia adalah Selat malaka. Pada saat ini selat malaka merupakan jalur pelayaran yang sangat penting dan terpadat bagi pelayaran internasional. Penting dan padatnya selat malaka dapat diketahui dari volume pelayaran melalui selat tersebut. Pada tahun 1992 kurang lebih 33.527 kapal dalam satu tahun berlayar melalui selat malaka, diantaranya 10.000 kapal tanker. Sebanyak 7% dari kapal tanker yang berlayar di selat tersebut adalah kapal-kapal tanker dengan bobot mati lebih dari 30.000 ton. Kapal-kapal tanker ini umumnya mengangkut minyak dari timur tengah ke Jepang dengan kapasitas lebih kurang 3,2 juta barrel perhari. Ditambah lagi dengan diangkut dari negara-negara Asia Tenggara lebih kurang 3,81 juta barrel perhari. Lihat Edgar gold, “Compensation for Ship-Source Marine Pollution: A Hypothetical Case Study”, dalam Valencia, Mark. J.,(ed), *Shipping, Energy, and Environment: Shoutheast Asean Perspective for the Eighties*, (Halifax, Canada: the Dalhousie Ocean Studies Programme, 1981), h. 261. Lihat pula Noel Boston, *Reducing the Risk Oil Pollution in the Jurisdictional Seas of Indonesia*, (Jakarta: A Canada-Indonesia Cooperation Project, 1994), hal. 10.

¹⁷Hak ini tercantum dalam Pasal 53 ayat (1) KHL 1982.

¹⁸Jika Indonesia tidak menetapkan ALKI nya, maka sesuai dengan pasal 53 ayat (12) KHL 1982, kapal-kapal asing boleh melaksanakan lintas alur laut kepulauan “*through the routes normally use for international navigation*”.

Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Ketentuan Pasal 11 ayat (1) Undang-undang ini memuat ketentuan mengenai hak lintas damai di laut teritorial Indonesia dengan memberikan hak kepada kapal semua negara baik negara pantai maupun negara tak berpantai menikmati hak lintas damai melalui laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia. Rumusan ketentuan ini sesuai dengan Pasal 17 jo Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan hak kepada kapal semua negara baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut territorial dan perairan kepulauan.

2. Implementasi Konvensi Hukum Laut 1982 Dalam Undang-undang No. 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 Tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan.

Sebagai implementasi ketentuan Pasal 53 ayat 3 Konvensi, Pasal 18 Undang-undang No.6 Tahun 1996 mengatur tentang lintas alur-alur laut kepulauan Indonesia. Ayat 1 merumuskan pengertian lintas alur kepulauan dalam alur-alur khusus ditetapkan sebagai pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Peraturan Pemerintah yang dimaksud adalah Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur-alur Laut Kepulauan.

Tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang ditetapkan melalui perairan kepulauan Indonesia menurut Pasal 11 Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 adalah sebagai berikut:

- (1) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudra Hindia atau sebaliknya, melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda;
- (2) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudra Hindia atau sebaliknya, melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok;
- (3) Alur laut kepulauan yang dapat dipergunakan untuk melaksanakan hak lintas alur kepulauan untuk pelayaran dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia, melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

Peraturan Pemerintah ini tidak mengatur secara spesifik tentang lintas alur kepulauan bagi kapal-kapal perang dan pesawat militer asing, dan hanya mengatur tentang kewajiban-kewajibannya sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 4 Ayat (4). Undang-undang No 6 Tahun 1996 juga mengatur tentang hak lintas transit, yaitu dalam Pasal-pasal 20-21.

Ketentuan Pasal 20 ayat 1 Undang-undang ini memberikan hak kepada semua kapal dan pesawat udara asing menikmati kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit terus menerus dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia di selat antara satu bagian laut lepas atau zona

ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif Indonesia lainnya. Dilihat secara keseluruhan, ketentuan-ketentuan Undang-undang No.6 Tahun 1996 dan dua peraturan pemerintah pelaksanaannya merupakan perumusan atau penjabaran ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang di dalamnya ada beberapa hal yang perlu disesuaikan.

3. Rute Penerbangan di Atas Alur Laut Kepulauan

i. Latar Belakang Pengaturan

Penetapan rute udara di atas Alur laut Kepulauan merupakan salah satu konsekuensi dari implikasi berlakunya *United Nations on The Law Of The Sea* (UNCLOS) 1982, dimana kelahiran konvensi ini merupakan buah kompromi antara kepentingan negara maritim besar dengan negara kepulauan. Salah satu hal yang sangat erat kaitanya dengan alur laut kepulauan ini adalah rute penerbangan di atas alur laut kepulauan. Penerbangan tersebut harus dilakukan dengan mengikuti aturan-aturan keselamatan penerbangan yang biasa, misalnya dengan memonitor radio frequency dari ATC, dan lain-lain.¹⁹

ii. Rute Penerbangan dalam UNCLOS 1982 dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002.

Pada waktu melakukan lintas penerbangan melalui rute di atas alur laut kepulauan, pesawat udara wajib:

- a. Mentaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*) sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil, pesawat udara pemerintah biasanya memenuhi tindakan keselamatan demikian dan setiap waktu beroperasi dengan mengindahkan keselamatan penerbangan sebagaimana mestinya;
- b. Setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau oleh frekuensi radio darurat internasional yang tepat.²⁰

4. Pengaturan Rute Udara dalam Kaitannya dengan Keselamatan Penerbangan.

Beberapa aturan baik di tingkat internasional maupun di tingkat nasional berkaitan dengan penetapan rute penerbangan dalam rangka menjaga keselamatan penerbangan antara lain:

1. Konvensi Chicago 1944
2. *Annex 2 Rules of the Air*

¹⁹Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Bandung: Binacipta, 1979, hal. 93-94.

²⁰Pasal 54 KHL 1982. Pasal ini menyatakan bahwa ketentuan dalam pasal 39 (3) KHL 1982 berlaku *mutate mutandis* bagi pesawat udara yang akan melakukan lintas penerbangan melalui rute di atas alur laut kepulauan.

Dalam ketentuan ini di atur beberapa hal, khususnya berkaitan dengan adanya *Flight Plan*²¹ sebelum penerbangan dan tambahan atau “Attachment A” tentang Intersepsi Pesawat Sipil.²²

3. *Annex 11 Air Traffic Services*

Dalam *annex 11* dijelaskan bahwa setiap negara harus mempunyai unit pelayanan lalu lintas udara, yang tujuan-nya antara lain guna mencegah terjadinya tubrukan antar pesawat, dan memberikan saran dan informasi yang berguna bagi keselamatan dan efisiensi pelaksanaan penerbangan.²³

²¹ Persyaratan adanya *Flight Plan* di atur dalam Bab 3 bagian 3.3.1.2.2 Jo bagian 3.3.1.2.3, Annex 2 Rule of The Air., bahwa sebelum melakukan penerbangan, penerbang menyampaikan maksud penerbangannya kepada *Air Traffic Services Units* atau unit pelayanan lalu lintas udara dalam bentuk sebuah *Flight Plan*, yang berisikan antara lain identifikasi pesawat, jenis penerbangan yang dipilih dapat berupa terbang instrument atau visual (terbang dengan menggunakan tanda-tanda darat sebagai petunjuk) dan tipe dari penerbangan (sipil atau militer) nomor dan tipe pesawat, rute yang dipilih, tujuan pendaratan dan lain sebagainya.

Flight Plan harus disampaikan 1 (satu) jam sebelum penerbangan atau bisa disampaikan pada saat terbang dengan menggunakan radio komunikasi paling tidak 10 (sepuluh) menit sebelum memasuki titik dimana ada area pengaturan atau titik dimana melewati rute udara atau rute-rute yang telah ditetapkan. Ada 5 (lima) bentuk penerbangan yang mengharuskan menyerahkan *Flight Plan*, yaitu:

- 1). Setiap penerbangan yang diberikan pelayanan pengaturan lalu lintas udara;
- 2). Setiap penerbangan dengan Instrumen *Flight Rules* (terbang dengan menggunakan instrument sebagai pedoman) di dalam suatu wilayah udara yang telah ditetapkan seperti menggunakan rute-rute yang telah ada;
- 3). Setiap penerbangan di dalam atau menuju wilayah yang telah ditetapkan, atau sepanjang rute yang telah ditetapkan. Hal ini diperlukan otoritas *Air Traffic Services (ATS)* yang berwenang untuk memudahkan pelayanan informasi penerbangan, kewaspadaan dan layanan pencarian dan pertolongan;
- 4). Setiap penerbangan di dalam atau menuju wilayah yang telah ditetapkan, atau sepanjang rute yang telah ditetapkan, hal ini diperlukan otoritas *ATS* yang berwenang untuk memudahkan koordinasi dengan unit Angkatan Udara yang berwenang atau unit pelayanan lalu lintas udara Negara tetangga dalam rangka menghindari kemungkinan intersepsi untuk tujuan identifikasi;
- 5). Setiap penerbangan yang melewati perbatasan internasional.

²² Persoalan yang berkaitan dengan intersepsi pesawat sipil oleh pesawat udara militer diatur dalam bagian 3.8, bahwa ketentuan yang dibuat oleh suatu Negara berkaitan dengan intersepsi harus sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 3 (d) *Convention on International Civil Aviation*. Menurut pasal tersebut, tindakan intersepsi dari pesawat udara Negara harus memperhatikan keselamatan navigasi pesawat sipil. Setiap Pilot *in-command* atau kapten penrbang (pilot yang bertanggung jawab pada penerbangan saat itu) dari pesawat sipil yang diintersepsi harus mengikuti apa-apa yang ditentukan di dalam Appendix 2 tentang *Interception of Civil Aircraft* dan Appendix 1 tentang *Signals*. Beberapa prinsip yang harus diperhatikan oleh pesawat udara Negara ketika melakukan intersepsi, antara lain:

- 1). Intersepsi pesawat sipil merupakan langkah terakhir;
- 2). Jika dilakukan, terbatas untuk mengetahui identitas pesawat tersebut, jika tidak diperlukan untuk menyuruh pesawat tersebut kembali ke rute atau jalan yang telah dipilih, mengarahkannya kembali ke wilayah batas dari wilayah udara nasionalnya, mengarahkannya menjauh dari sebuah area terbatas, terlarang, dan berbahaya atau diperintahkan untuk mendarat pada sebuah aerodrome atau landasan yang telah dipilih.
- 3). Dilarang melakukan praktek atau latihan intersepsi pada pesawat sipil;
- 4). Diberikan pelayanan navigasi dan informasi yang berhubungan pada pesawat yang diintersepsi dengan radio apabila radio komunikasi dapat dipergunakan;
- 5). Apabila pesawat yang diintersepsi diperintahkan mendarat di wilayah teritorial dimana pesawat tersebut terbang, aerodrome atau landasan yang dipilih harus sesuai dengan batasan-batasan dari pesawat tersebut dan memungkinkan landing dengan aman.

²³ Annex 11, Air Traffic services, Thirteenth edition July 2001, Bagian 2.2., hal. 2-1-1-2.

4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
Undang-undang ini merupakan pengganti Undang-undang penerbangan sebelumnya, yaitu Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 diatur tentang pokok-pokok bagaimana melaksanakan penerbangan di Indonesia seperti prinsip-prinsip kedaulatan yang dianut, dan dengan tetap memperhatikan masalah keselamatan dan keamanan dalam penerbangan. Prinsip kedaulatan ditegaskan dalam Pasal 5 bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Ketentuan ini sejalan dengan prinsip kedaulatan negara di wilayah udara sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan tersebut, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.²⁴

C. POTENSI ANCAMAN DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

1. Masalah Pelanggaran Wilayah

Salah satu pelanggaran kedaulatan oleh negara lain adalah pelanggaran Australia terhadap Perairan Indonesia. Pelanggaran kapal angkatan laut Australia di perairan Indonesia terkait dengan pelaksanaan kebijakan OSB. Pelanggaran terjadi berulang kali sepanjang periode 1 Desember 2013 hingga 20 Januari 2014.²⁵ Sebagaimana diketahui, kedaulatan merupakan elemen paling penting bagi kepentingan nasional setiap negara. Operasi pemulangan kapal ini sangat rentan dengan pelanggaran perbatasan karena perahu imigran ilegal ditarik oleh kapal angkatan laut Australia ke ujung laut teritorial Indonesia, maka jika tidak berhati-hati dan paham mengenai batas-batas yang diizinkan, pelanggaran dapat terjadi.

Selain itu, terlepas dari kurangnya pemahaman pelaksana operasi perbatasan Australia di dekat wilayah kedaulatan Indonesia, ada hal lain yang sulit untuk dipahami; bagaimana bisa negara sebesar Australia melanggar perbatasan Indonesia, sedangkan kapal mereka dilengkapi (*Differential*) *Global Positioning System* (GPS/DGPS). DGPS adalah sistem navigasi radio berbasis satelit yang merupakan peningkatan dari GPS. DGPS memiliki tingkat akurasi lebih tinggi dengan kemampuan mengirimkan koreksi kesalahan yang dikirimkan oleh sinyal GPS. Diketahui dari *World DGPS Database*, Australia merupakan salah satu pengguna DGPS, terutama untuk navigasi laut.²⁶

Meskipun ada niat baik pemerintah Australia untuk mengakui pelanggaran, meminta maaf, dan mengeluarkan *Joint Review* yang sayangnya tidak menginformasikan secara jelas dimana persisnya pelanggaran terjadi, hal tersebut tidak mengubah kenyataan bahwa Australia telah melanggar kedaulatan Indonesia demi mencapai keamanan nasional negaranya.

²⁴Pasal 6 UU No. 1 Tahun 2009.

²⁵Amelia Rahmawaty, Pelanggaran Australia terhadap Perairan Indonesia, diakses dari <http://www.fkpmaritim.org/pelanggaran-australia-terhadap-perairan-indonesia-apakah-indonesia-sudah-cukup-peduli/>, pada tanggal 30 mei 2014.

²⁶A. Gale, *World DPGS Database for Dxers*, diakses di <http://www.ndblist.info/datamodes/worldDPGSdatabase.pdf>, pada tanggal 1 Mei 2014.

Australia sebetulnya dapat memasuki laut teritorial Indonesia hanya jika;

a. Australia memiliki izin atau persetujuan Indonesia

Pada kenyataannya, Australia tidak mengirimkan notifikasi untuk melaksanakan operasi pemulangan kapal atau memiliki persetujuan dari Indonesia yang mengizinkan mereka untuk melakukan kegiatan lain diluar hal-hal yang berkaitan dengan lintas damai sebagaimana diatur dalam UNCLOS. Indonesia, melalui *statement* yang dikemukakan pejabat-pejabat terkait, menolak kebijakan pemulangan kapal yang dilakukan Australia, sekalipun hal tersebut dilakukan di luar laut teritorial Indonesia (kebijakan pemulangan kapal milik Tony Abbott dilaksanakan di zona tambahan Indonesia/diluar 12 mil garis pangkal). Indonesia juga tidak pernah mengirimkan nota diplomatik yang mengindikasikan atau menyetujui pelaksanaan kebijakan pemulangan kapal pencari suaka.

b. Australia melakukan lintas damai

Aksi Australia yang menggiring perahu penyelamat yang berisi pencari suaka tidak dapat digolongkan kedalam kegiatan lintas damai. Lintas Australia menjadi tidak damai karena apa yang dilakukan Australia tidak berhubungan langsung dengan lintas. Ketika suatu kapal melakukan kegiatan lain selain melintas saat ia melewati laut teritorial, apalagi kegiatan tersebut merupakan operasi kebijakan negara benderanya yang belum disetujui negara pantai yang dilintasi, maka jelas lintas tersebut menjadi tidak damai. Australia melakukan kegiatan diluar navigasi lazim di laut teritorial Indonesia, yaitu secara sengaja “memasukkan” orang-orang yang tidak memiliki dokumen sah ke wilayah kedaulatan Indonesia. Dari sudut pandang perurutan perundangan Indonesia, tindakan ini juga bertentangan dengan ketertiban dan keamanan Indonesia. Pada UU No 6 Tahun 2011 tentang Imigrasi, dikatakan bahwa, siapapun yang memasuki wilayah Indonesia tanpa dokumen resmi akan dianggap sebagai imigran ilegal. Dan sebagaimana hukum yang berlaku tersebut, maka tindakan Australia yang menggiring masuk orang-orang tak berdokumen resmi ke Indonesia adalah melanggar hukum.

Begitu pula dengan masalah keamanan. Sebagian dari pencari suaka ada yang menggunakan sindikat penyelundup atau perdagangan manusia. Orang-orang yang datang dengan cara seperti ini berpotensi menimbulkan ancaman bagi Indonesia. Di negara terdahulunya mungkin ada yang memiliki latar belakang ikut dalam kelompok teroris. Sehingga, jika pintu suaka dibuka lebar oleh Indonesia, berarti Indonesia harus bekerja lebih keras memperketat keamanannya agar menutup peluang berkembangnya ancaman yang dapat membahayakan keamanan nasional, seperti teroris, perdagangan manusia, penyelundupan obat terlarang, atau penyelundupan senjata ilegal.

Dari sisi hukum, Indonesia berhak mengajukan permasalahan ini ke *The International Tribunal for The Law of The Sea*. Meskipun nampaknya Indonesia tidak akan mengambil langkah sejauh itu karena pelanggaran perbatasan ini masih termasuk *minor incursion*. Akan tetapi, bukan berarti Indonesia tidak dapat bertindak tegas. Indonesia berhak untuk mengirimkan protes keras atas pelanggaran kedaulatan yang dilakukan Australia dan atas pelanggaran Australia terhadap UNCLOS di perairan Indonesia. Terlepas permintaan maaf Pemerintah Australia, Indonesia seharusnya tidak bersikap setenang ini ketika kedaulatannya dilanggar karena akan memberikan dampak negatif terhadap citra Indonesia.

2. Masalah Penangkapan Ikan Secara Ilegal (*Illegal Fishing*).

Potensi Lestari sumber daya ikan laut Indonesia adalah sebesar 6,4 juta ton per tahun atau 7% dari total potensi lestari sumber daya ikan laut dunia. Saat ini Indonesia merupakan produsen ikan terbesar kedua di dunia dengan volume produksi 13 juta ton per tahun.²⁷ Sumberdaya perikanan ini tersebar dalam Sembilan wilayah pengelolaan perikanan (WPP) masing-masing (1) Selat Malaka, (2) Laut Cina Selatan, (3) Laut Jawa, (4) Selat Makasar dan Laut Flores, (5) Laut Banda, (6) Laut S Eram sampai Tomini, (7) Laut Sulawesi dan Samudra Pasifik, (8) Laut Arafuru dan (9) Samudera Hindia.²⁸

Tetapi ironisnya pengelolaan sumberdaya perikanan saat ini belum mampu memberikan kontribusi signifikan bagi peningkatan kesejahteraan, malahan negara banyak dirugikan trilyuan rupiah dari sector tersebut. Ini diakibatkan oleh berbagai hal, diantaranya adalah masalah penangkapan ikan secara illegal (*illegal fishing*) dan terganggunya keseimbangan ekosistem akibat *over fishing* yang tidak mengindahkan kesinambungan atau keberlanjutan sumberdaya.

Wacana tentang *illegal fishing* muncul bersama-sama dalam kerangka *IUU (Illegal, Unreported and Unregulated) fishing practices* pada saat diselenggarakannya forum *CCAMLR (Commission for Conservation of Atlantic Marine Living Resources)* pada 27 Oktober – 7 Nopember 1997. Pada saat itu dibahas mengenai kerugian akibat praktek penangkapan ikan yang dilakukan oleh negara bukan anggota *CCAMLR*. Dari forum ini kemudian masalah *illegal fishing* ini dijadikan isu utama di tingkat global oleh FAO dengan alasan kuat, bahwa saat ini cadangan ikan dunia menunjukkan trend menurun dan salah satu faktornya penyebabnya adalah praktek *illegal fishing*. Pada 1996 saja, dari 14 daerah penangkapan ikan utama dunia (*the world's major fishing grounds*), sembilan di antaranya telah *over fishing*, sedangkan lima *fishing ground* masih dapat dikembangkan (FAO, 1996). Perairan laut Indonesia termasuk yang masih bisa dikembangkan. Di sisi lain dengan meningkatnya jumlah penduduk dunia, maka permintaan terhadap produk perikanan terus meningkat, fakta global inilah yang membuat wilayah laut Indonesia menjadi incaran para nelayan asing.

Pada prakteknya keterlibatan pihak asing dalam pencurian ikan dapat digolongkan menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

Pertama, pencurian semi-legal, yaitu pencurian ikan yang dilakukan oleh kapal asing dengan memanfaatkan surat ijin penangkapan legal yang dimiliki oleh pengusaha lokal, dengan menggunakan kapal berbendera lokal atau bendera negara lain. Praktek ini tetap dikategorikan sebagai *illegal fishing*, karena selain menangkap ikan di wilayah perairan yang bukan haknya, pelaku *illegal fishing* ini tidak jarang juga langsung mengirim hasil tangkapan tanpa melalui proses pendaratan ikan di wilayah yang sah. Praktek ini sering disebut sebagai praktek “pinjam bendera” (*Flag of Convenience*; FOC).

Kedua, adalah pencurian murni illegal, yaitu proses penangkapan ikan yang dilakukan oleh nelayan asing dan kapal asing tersebut menggunakan benderanya sendiri untuk menangkap ikan di wilayah kita.

²⁷ Produsen Ikan Terbesar, (27-06-2014), <http://www.liputanislam.com/berita/produsen-ikan-terbesar/>

²⁸ Direktur Kapal Perikanan dan Alat Penangkapan Ikan DKP, “Armada Perikanan Indonesia,” *Paper* disampaikan kepada peserta Kursus Manajemen Strategi Angkatan ke-2 SESCOAL TP. 2007, tanggal 14 Mei 2007.

Praktek *illegal fishing* yang dilakukan oleh para nelayan/pengusaha lokal dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

- (1) Kapal ikan berbendera Indonesia bekas kapal ikan asing yang dokumennya palsu atau bahkan tidak memiliki dokumen ijin;
- (2) Kapal Ikan Indonesia (KII) dengan dokumen aspal atau “*asli tapi palsu*” (pejabat yang mengeluarkan bukan yang berwenang, atau dokumen palsu);
- (3) kapal ikan Indonesia yang tanpa dilengkapi dokumen sama sekali, artinya menangkap ikan tanpa ijin.

Praktek *unreported* dan *unregulated fishing* dapat menyebabkan terjadinya perbedaan yang besar antara estimasi stok ikan dengan potensi sebenarnya, mengingat pendekatan perhitungan stock ikan tersebut berdasarkan hasil tangkapan ikan per satuan upaya tangkap (CPUE = *Catch Per Unit of Effort*). Akibatnya, negara yang bersangkutan tidak dapat mengidentifikasi cadangan ikan yang dimiliki dan mengatur pemanfaatannya dengan baik. Hal ini dapat mengancam kelestarian sumberdaya ikan.

Wilayah perairan (laut) yang sangat luas selain memberikan harapan dan manfaat yang sangat besar, tetapi juga membawa konsekuensi dan permasalahan tersendiri, antara lain masih terbatasnya peralatan yang berkorelasi dengan pelaksanaan operasi penjagaan, menjadi peluang bagi nelayan-nelayan Negara lain untuk melakukan perbuatan seperti yang dikenal dengan “penangkapan ikan secara illegal” atau “Illegal Fishing” yang dapat menimbulkan kerugian bagi Negara Republik Indonesia . Pada kondisi inilah peran penegakan hukum sangat dibutuhkan sebagai media pencegahan dan penangkalan terhadap tindakan pelanggaran di laut yang dapat mengganggu kelestarian sumber daya ikan dan lingkungannya, semua semua potensi yang ada. Pelaksanaan penegakan hukum di bidang perikanan menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang pembangunan perikanan secara terkendali dan sesuai dengan azas pengelolaan perikanan, sehingga pembangunan perikanan dapat berjalan secara berkelanjutan, oleh karena itu, adanya kepastian hukum merupakan suatu urgensi kebutuhan yang mutlak diperlukan, yang meliputi kegiatan penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan di sidang pengadilan.

3. Masalah Pencemaran Lingkungan Laut

Hak pelayaran internasional yang diberikan pada kapal-kapal asing sudah pasti menimbulkan potensi pencemaran pada lingkungan laut Indonesia. Selanjutnya dengan perbandingan ketentuan-ketentuan pada lintas damai dan alur laut kepulauan, hal ini menjadi jelas bahwa dengan adanya keleluasaan yang lebih besar bagi pelayaran internasional melalui hak lintas alur laut kepulauan akan menimbulkan potensi pencemaran yang lebih besar pada lingkungan laut Indonesia, dibandingkan dengan hak lintas damai.

Konsep pencegahan pencemaran merupakan penggunaan proses, praktek, bahan energy guna menghindarkan atau mengurangi timbulnya pencemaran.²⁹ Pencegahan pencemaran secara fundamental mengahlikan focus perlindungan lingkungan dari penanggulangan melalui *end-of pipe* yang reaktif dengan

²⁹Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal: Konsekwensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Bangsa Press, 2004), h. 217.

pengelolaan pencemaran setelah terjadinya pencemaran kepemikiran *front-of process* yang preventif dengan menekankan bahwa pencemaran seharusnya tidak boleh terjadi,³⁰ termaksud pencemaran lingkungan laut sebagai adanya sarana pelayaran internasional pada wilayah perairan suatu negara.

Pada saat ini upaya pencegahan terhadap pelayaran kapal-kapal yang mengangkut zat-zat berbahaya yang dapat mencemari lingkungan laut, merupakan suatu praktek yang kontroversial pada masyarakat internasional. Kontroversial pada masyarakat Internasional atas pencegahan pencemaran lingkungan laut ini dapat dilihat pada pengiriman "*Ultrahazardous radioactive cargo*" melalui laut.

Dalam *Akatsuki Maru case* yang terjadi pada tahun 1992,³¹ yang terjadi pada tahun pengiriman "*ultrahazardous radioactive cargo*". Kapal Akatsuki Maru, berbendera Jepang sedang melakukan pelayaran dengan membawa 'Plutonium' dari Jepang menuju Eropa. Adapun rute-rute yang dilalui kapal tersebut meliputi perairan *the Cape of Good Hope, through the Indian Ocean to the South of Australia, and then apparently north through the Tasman Sea between Australia and New Zealand into the South and North Pacific Oceans to Japan*.

Beberapa negara pada kawasan yang akan dilalui kapal Akatsuki Maru khawatir dengan rute-rute tersebut, dan tidak siap untuk membolehkan kapal Akatsuki Maru melalui laut territorial, perairan kepulauan, Sealt dan ZEE suatu negara. Kekhawatiran ini disebabkan jika terjadi kecelakaan terhadap kapal Akatsuki Maru, dapat menimbulkan kerusakan bagi lingkungan laut. Tiga negara tepi Selat Malaka, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura juga keberatan jika Kapal Akatsuki Maru melalui Selat Malaka.

Adanya bahaya yang mengancam dari *hazardous transports*, mewajibkan negara kepulauan untuk mengumumkan setiap adanya bahaya bagi pelayaran dalam perairan kepulauannya, termaksud pada alur laut kepulauan. Kapal-kapal yang berlayar di alur laut kepulauan diharuskan:³²

1. Memenuhi peraturan hukum internasional yang diterima secara umum, prosuder dan praktek tentang keselamatan di laut, termaksud peraturan internasional tentang pencegahan tubrukan di laut;
2. Memenuhi peraturan internasional yang diterima secara umum, prosedur dan praktek tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal.

Salah satu kasus pencemaran lingkungan laut yaitu Kasus Nagasaki Spirit,³³ yang terjadi pada tanggal 19 September 1992 pukul 23.30 WIB telah terjadi tubrukan kapal antara kapal MT. Nagasaki Spirit, Call Sign: Eliq-2, GRT: 52.787. Pemilik perusahaan kapal Nagasaki Spirit adalah Teekay Shipping (Canada) Ltd dengan berbendera Liberia dengan kapal *MV. Ocean Blessing* Call sign: 3 E X J 3, GRT: 82.602, pemilik perusahaan kapal ini adalah *Lomita Shipping Ltd* berbendera Panama.

³⁰Koesnadi Hardja-soemantri, *Hukum Tata Lingkungan*, (Yogyakarta: Gadjahmada University press, 1999), h. 242-243.

³¹Martin Tsamenyi, Max Herriman, (ed), *Rights and Responsibilities in the Maritime Environment: National and International dlemmas*, (Australia: the Univesity of Wollongong, 1996), hal. 22-24.

³²Pasal 54 jo. Pasal 39 KHL 1982.

³³Lihat "Uraian klaim atas pencemaran minyak di laut oleh MT. Nagasaki Spirit dalam kasus kecelakaan pada tanggal 19 September 1992".

Peristiwa tubrukan terjadi di Selat Malaka pada posisi 0433U-098 43T, yaitu 40 mil disebelah Utara Belawan (Sumatera Utara). Akibat tubrukan tersebut kapal tanker *Nagasaki Spirit* menumpahkan kira-kira 12.000 ton minyak, sehingga mencemari lingkungan laut di sekitar lokasi kejadian, termasuk di perairan Indonesia.

Lokasi pencemaran adalah pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.³⁴ Dengan demikian hak menuntut dari Indonesia hanya sebatas hak yang diberikan oleh Konvensi Hukum Laut 1982 atas wilayah ZEE Indonesia saja. Namun tidak menutup kemungkinan Indonesia menuntut lebih luas lagi, yaitu jika pencemaran yang terjadi mencapai laut teritorial Indonesia. Dengan demikian Indonesia dapat menuntut setiap kerusakan yang terjadi pada laut teritorialnya.

Sebelum terjadi tubrukan, kapal tanker *Nagasaki Spirit* membawa 40.000 ton minyak dari Arab Saudi (Timur-Tengah) menuju Australia. Pada waktu terjadi tubrukan, keadaan angin dari arah timur laut dengan kecepatan kurang lebih 1 mil/per jam ke arah barat laut, sehingga tumpahan minyak bergerak dalam radius sekitar 30 mil ke arah barat dari pantai Belawan (Sumatera Utara).

Jika melihat posisi tubrukan kapal, kejadian ini belum memasuki jalur “*traffic separation scheme*” (TSS) di selat Malaka.³⁵ Sedangkan tipe minyak yang ditumpahkan kapal tanker *Nagasaki Spirit* adalah Tipe *Khaffi Crude Oil* dengan sampel dari lokasi pencemaran SG: 1.094, CCR: 9,56, Sulfur Content: 2,45. Minyak yang tumpah tersebut menyebar dengan lebar kurang lebih 5 mil dan panjang kurang lebih 70 mil. Hal ini disebabkan penyebarannya dipengaruhi oleh parameter hidrodinamika kelautan, seperti arah arus dan angin.

Penyelesaian kasus ini akhirnya diselesaikan dengan cara negoisasi, Indonesia mengambil cara negoisasi lebih menguntungkan karena kecelakaan kapal terjadi pada Zona Ekonomi Eksklusif, dengan demikian tuntutan Indonesia hanya berdasarkan CLC 1969 yang belum mencantumkan ZEE sebagai wilayah laut yang beroleh ganti rugi. Pada saat itu IMO sudah mengeluarkan Protokol CLC 1992 yang mencantumkan wilayah laut yang juga dapat dituntut ganti rugi selain laut teritorial, juga mencakup ZEE, namun Indonesia pada saat terjadinya kecelakaan kapal tanker *Nagasaki Spirit* belum meratifikasi Protokol 1992.

Kesepakatan terakhir, Indonesia hanya menerima ganti rugi sebesar US\$ 400.000, dengan pembagian US\$ 300.000 untuk biaya pembersihan dan penanggulangan kecelakaan, dan US\$ 100.000 untuk survey ekologis yang dilakukan Bapedal. Penerimaan ganti kerugian dengan penerimaan jauh di bawah tuntutan semula oleh Indonesia kembali terulang. Hal ini disebabkan Indonesia belum mempunyai data akurat tentang lingkungan laut Indonesia, menyebabkan pembuktian dari adanya kerugian tidak akurat.

Suatu *bargaining power* yang kuat terjadi jika Indonesia sudah mempunyai data lingkungannya secara kontiniu. Faktor monitoring lingkungan laut tidak saja saat terjadinya pencemaran, namun juga saat sebelum terjadinya pencemaran dan

³⁴Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia merupakan daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tunduk pada rejim khusus yang lebarnya 200 mil laut dari garis pangkal yang menghubungkan titik terluar darimana lebar laut teritorial diukur. Lihat pasal 57 KHL 1982.

³⁵Jika kejadian ini di jalur TTS, maka semua kerugian seperti juga pengamanan kapal dan lingkungan oleh perusahaan apapun, dananya akan ditanggulangi terlebih dahulu dengan Jepang yang kini disimpan di Singapura. Dana tersebut dikenal dengan “Revolving Fund”.

kondisi lingkungan laut Indonesia setelah terjadinya pencemaran merupakan faktor penting dalam tuntutan ganti kerugian.

Untuk mengimbangi kerugian yang di derita dengan kerusakan yang terjadi, maka katagori-katagori lainnya dapat diajukan sebagai dasar tuntutan, namun harus ditetapkan berdasarkan fakta-fakta yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dengan disertai dokumen-dokumen yang disertai fakta-fakta.³⁶

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hak lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan hukum internasional yang tertera dalam UNCLOS 1982 Pasal 53 adalah mengenai penentuan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus-menerus dan langsung serta

³⁶Suhaidi, *Perlindungan terhadap Lingkungan Laut.....*, *op. cit*, h. 259.

secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan di dengannya.

2. Indonesia telah mengimplementasikan hak lintas kapal asing melalui perairan Kepulauan Indonesia melalui Undang-undang No.6 Tahun 1996 dan dua peraturan pemerintah pelaksanaanya yaitu PP No 36 tahun 2002 dan PP NO 37 Tahun 2002 . Secara umum Ketentuan tersebut merupakan perumusan atau penjabaran ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, yang di dalamnya ada beberapa hal yang perlu disesuaikan dan diatur lebih lengkap .
3. Dengan kondisi geografis Indonesia yang memiliki perairan luas dan pulau yang tersebar serta berdekatan dengan wilayah perbatasan tetangga, berimplikasi kepada mudahnya wilayah tersebut untuk dimanfaatkan untuk tindakan pelanggaran hukum sekaligus untuk melarikan diri.
Kemudian, selain memiliki letak yang strategis sebagai penghubung Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, kawasan di sekitar alur laut kepulauan II meyimpan potensi sumber daya alam yang melimpah seperti bahan tambang, gas alam, kayu hingga perikanan, sehingga wilayah tersebut rawan terhadap terjadinya berbagai tindak pelanggaran hukum maupun pelanggaran wilayah kedaulatan yang dapat mengancam integritas Nusantara.

B. Saran

1. Perlu diatur hak dan kewajiban kapal dagang, kapal perang dan kapal pemerintah asing yang dioperasikan untuk tujuan niaga dan bukan niaga dalam melaksanakan hak lintas damai melalui perairan Indonesia. Di samping itu juga perlu diatur secara spesifik tentang lintas alur kepulauan bagi kapal-kapal perang dan pesawat militer asing.
2. Indonesia sebagai suatu negara kepulauan dengan sistem hukum yang terkait dengan sistem hukum internasional, upaya pembaharuan hukum dengan mengikuti segala perkembangan hukum internasional mutlak diperlukan, misalnya menyangkut perlindungan lingkungan laut dari pencemaran yang bersumber dari kapal. hal ini dilakukan agar lingkungan laut Indonesia sebagai modal dasar pembangunan dapat dimanfaatkan secara optimal.
3. Bakorkamla di daerah harus lebih dikonsentrasikan untuk menangani secara khusus Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sehingga berbagai jenis pelanggaran di wilayah laut dapat lebih diminimalkan dan penanganan masalah keamanan di ALKI dapat lebih intensif.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

Agoes, Etty R, *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Abardin, 1991.

Boston, Noel (ed), *Reducing the Risk Oil Pollution in the Jurisdiction Seas of Indonesia*, Jakarta: A Canada-Indonesia Co-Operation Project, 1994.

Danuredjo, Sumitro L. S., *Hukum Internasional Laut Indonesia*, Jakarta: Bhatara, 1971.

Danusaputro, St., Munadjat, *Hukum Pencemaran dan Usaha Merintis Pola Pembangunan Hukum Pencemaran Nusantara*, Bandung: Litera, 1978.

Gold, Edgard, *compensation for Ship-Source Marine Pollution: A Hypothetical Case Study*, dalam *Shipping, Energy and Enviroment: Shoutheast Asian Perspectives for the Eighties*, Canada: the Dalhousie Ocean Programme, 1986.

Hardjasoemantri, Koesnadi, *Hukum Tata Lingkungan*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1999.

Kusumaatmadja, Mochtar, Etty R. Agoes., *Penghantar Hukum Internasional*, Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan, Bandung: PT Alumni, 2003.

Kusumaatmadja, Mochtar, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bandung: Binacipta, 1978.

-----, *Konsepsi Hukum Negara Kepulauan pada Konperensi Hukum Laut ke-III*, Jakarta: PT alumni, 2003.

-----, *Penghantar Hukum Internasional*, Bandung: Binacipta, 1990.

-----, *Perkembangan Hukum Laut Indonesia Dewasa ini, dalam 50 tahun Pendidikan Hukum di Indonesia*, Jakarta, 1974.

Kusumoprojo, Wahyono S, *Beberapa Pikiran Tentang Kekuatan dan Pertahanan di Laut*, Jakarta: Penerbit Surya Indah, 1979.

Mauna, Boer, *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, Bandung: PT Alumni, 2005.

Muhjiddin, Atje Misbach, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: PT Alumni, 1993.

Soekanto, Soerjono dan Sri Manudji, *Penelitian Hukum Normatif Cet. Kedua*, Jakarta: Penerbit Rajawali, 1986.

Starke, J.G, *Penghantar Hukum Internasional*, Jakarta: Sinar Grafika, 1989.

Suhaidi, *Perlindungan Terhadap Lingkungan Laut dari Pencemaran yang Bersumber dari Kapal (Konsekwensi Penerapan Hak Pelayaran Internasional Melalui Perairan Indonesia)*, Jakarta: Pustaka Bangsa Press, 2004.

Sumardiman Adi, Djiwohadi dkk, *Wawasan Nusantara*, Jakarta: Yayasan Harapan Nusantara, 1982.sunggono, Bambang, *Metode Penelitian Hukum, Suatu Penghantar*, Jakarta: Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, 2003.

Tsamenyi, Martin, Heriman, Max, (ed), *Rights and Responsibilities in the Maritime Environment: National and International Dilemmas*, Australia: the University of Wollongong, 1996.

2. Jurnal

Agoes, Etty R., “*Beberapa Ketentuan Konvensi PBB Tentang Hukum Laut Tahun 1982 Yang Berkaitan Dengan Hukum Maritim*”, Makala, Bandung, 1996.

-----, *Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan Masalah Peraturan Hak Lintas Kapal Asing*, Disertasi, Bandung, 1959.

Ali Nur, *Azas Negara Kepulauan dan Konsekuensinya Terhadap Aktualisasi Penegakan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, Taskap Kursus Singkat Angkatan VI, Jakarta: Lemhanas, 1996.

Cruz, Ronaldo S. Delta (ed), *“The World Biletin, University of PPhilippines Law Centre: a Bulletin og the Institute of International Legal Studies”*, Vol. 12 Nos. 5-6, Sept-Dec 1996.

Djalal, Hasjim, *Masa depan Indonesia sebagai Negara Kesatuan: Ditinjau dari Hukum Laut dan Kelautan*, Makala seminar, Jakarta, 2000.

-----, *“Penentuan “Sea Lanes” (ALKI) Melalui Perairan Nusantara Indonesia”*, Paper Pada Penataran Hukum Laut Internasional, Unpad, Bandung, 1996.

Ello, Nicolas P, *Penetapan Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)”*, Majala TNI AL Cakrawala, 1999.

Hubla, Ditjen, *Action Plan Penanggulangan Tumpahan Minyak*, Jakarta, 1992.

Rhesa, Ivan, *Hak dan Kewajiban Kapal Asing yang Melintas di Perairan Kepulauan Indonesia*, USU Repository, 2005.

Keesing Contemporary Archieves, *Weekly Diary of World Events*, England: Keesing Publication Ltd, 1957.

Leifer, Michael and Dolliver Nelson., *Conflict of Interest in the Strait of Mallaca”*, Majalah International Affairs, 1973.

Rights and Freedom in International Waters”, Superintendent of document depart-ment of State Sullutin, Vol 86, 1986.

Setjen Departemen Kelautan dan Perikanan RI, *Kebijakan Pengaruh ALKI terhadap Ekonomi suatu Kawasan*, Jakarta, 2005.

“Siaran Pers Menteri Luar Negeri RI mengenai Penetapan 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)”, Jepang, KBRI-Ottawa, 2000.

Starastara, MR. C. P, *Secretary General of the International Maritime Organization (IMO) to the 19th Annual Conference of the Law of the Sea Institute*, Cardiff, 1985.

Tim Panja Dishidros, *“Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)”*, Mabes TNI AL, Jakarta, 1996.

The Law of the Sea, Archipelagic States, *“Legislative History of part IV of the United Nation Convention on the Law of the Sea”*, United Nation Publication, New York, 1990.

-----, Commentary Project, *“Centre for Oceans Law and Policy”*, School of Law, University of Virginia, Vol II, 1990.

Wisnumurti, Nugroho, *Pengaruh Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 Terhadap Politik Luar Negeri Indonesia*, TASKAP khusus Regular Angkatan ke-XXI Lembaga Pertahanan Nasional, 1985.

A. Internet

ACBPS & ADF (2014), *Joint Review of Positioning of Vessels Engaged in Operation Sovereign Borders*, dapat diakses pada: <http://newsroom.customs.gov.au/release/joint-review-of-posiyioning-of-vessels-engaged-in-operation-sovereign-borders-is-completed> (diakses pada 8 April 2014)

A.Gale, *World DPGS Database for Dxers*, dapat diakses pada: <http://www.ndblist.info/datamodes/worldDPGSdatabase.pdf>, (diakses pada 1 Mei 2014)

Pelanggaran Australia Terhadap Perairan Indonesia, dapat diakses pada: <http://www.fkpmaritim.org/pelanggaran-australia-terhadap-perairan-indonesia-apakah-indonesia-sudah-cukup-peduli/> (diakses pada 30 Mei 2014)

Produsen Ikan Terbesar, dapat diakses pada <http://www.liputanislam.com/berita/produsen-ikan-terbesar/>, (diakses pada 27 Juni 2014)

KBRI-Ottawa, (05-12-2000), <http://www.indonesia-ottawa.org/news/hot%20topics/ht98sep/ht-alki.htm>.

Nuclear Shipments Maps, (18-07-2000), dapat diakses pada: <http://www.nci.org/nci-wm-sea.htm>.

Ocean and Law of the Sea—Convention Overview, (14-06-2000), dapat diakses pada: <http://www.un.org/depts/los/lesconv2.htm>.

Safety of, and Right to Navigate, (02-04-2002), dapat diakses pada <http://www.un.org/Depts/losiyo/safety-of-navigation.htm>.

Wiji Nurhayat, Kerugian Akibat Illegal Fishing, dapat diakses pada: <http://m.detik.com/finance/read/2014/12/01/152125/2764211/4/> (diakses pada 01 Desember 2014)

B. Dokumen-Dokumen dan Peraturan Perundang-undangan

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, 1989.

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1960 and 1974.

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

Statute of the International Court of Justice, 1945.

C. Peraturan Perundang-undangan

UU No. 4/Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia

UU No.5 Tahun 1973 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

UU NO. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2000 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2000 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan

Keputusan Presiden No. 41 Tahun 1998 tentang Pencabutan Keputusan Presiden No. 19 Tahun 1978

RIWAYAT PENULIS



Penulis dilahirkan di kota Medan, Sumatera Utara, pada tanggal 03 Januari 1993, merupakan anak pertama dari Elisa Marbun dan Yanti Harianja. Penulis menimba ilmu di SD Antonius V H.M Joni Medan, kemudian melanjutkan pendidikan ke SMP Tri Sakti I Medan dan SMA Methodist 1 Medan. Setelah menyelesaikan pendidikan di Sekolah Menengah Atas, penulis melanjutkan pendidikannya di Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (Stambuk 2011) dan memperoleh gelar Sarjana Hukum pada tahun 2015. Selama masa perkuliahan, penulis aktif sebagai anggota International Law Student Association (ILSA) dan Gerakan Mahasiswa Kristen Indonesia (GMKI) fakultas Hukum USU. Penulis dapat dihubungi melalui viviengracia@yahoo.com